COMENTARIOS A PUBLICACIÓN ANTICIPADA DE FECHA 27 DE MAYO DE 2021

MODIFICA COMPENDIO DE NORMAS ADUANERAS: RANCHO E INSTRUCCIONES DE REEXPORTACION

De acuerdo al texto preliminar planteado por vuestro organismo, y del análisis realizado en nuestra calidad de agentes económicos que operamos con esta normativa, representamos las siguientes inquietudes:

I.- Fundamentos Jurídicos que regulan la operación de Naves Extranjeras en Punta Arenas y Puerto Williams.

Como es conocimiento Público, el Estado de Chile suscribió un Convenio Internacional CCAMLR, el que tiene rango Constitucional, donde se obliga como Estado a otorgar las prestaciones necesarias para su desarrollo y en igual sentido, cautelar los intereses del país firmante.

Dentro de las obligaciones que adquieren los Estados firmantes, se establece la necesidad de que las partes adecuen sus legislaciones y sus procedimientos administrativos de todas aquellas instituciones Públicas internas para hacer aplicable el referido convenio.

En atención a esa obligación, la Autoridad Marítima, Sernapesca, el Servicio de Aduanas deben modificar y desarrollar todas las acciones para dar plena aplicación al Pacto Internacional.

En un segundo aspecto, que se hace imprescindible señalar, lo encontramos en el artículo 36 del Decreto Ley N° 825, del año 1974 en su Párrafo Octavo, referido a los exportadores, desarrolla una norma de aplicación especial a determinadas operaciones económicas, a las que expresamente se les aplica una norma de recuperación del impuesto que regula dicha norma:

A saber el citado artículo prescribe en su inciso final:

También gozarán de este beneficio, las empresas que no estén constituidas en Chile, que exploten naves pesqueras y buques factorías que operen fuera de la zona económica exclusiva, y que recalen en los puertos de las Regiones de Tarapacá, de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, de Magallanes y la Antártica Chilena o de Arica y Parinacota, respecto de las mercancías que adquieran para su aprovisionamiento o rancho, o por los servicios de reparación y mantención de las naves y de sus equipos de pesca, por los servicios de muellaje, estiba, desestiba y demás servicios portuarios y por el  almacenamiento de las mercancías que autorice el Servicio Nacional de Aduanas. Igual beneficio tendrán las referidas empresas, incluso aquellas constituidas en Chile, que efectúen transporte de pasajeros o de carga en tránsito por el país y que, por consiguiente, no tomen o dejen pasajeros ni carguen o descarguen bienes o mercancías en Chile, que recalen en las citadas Regiones por los servicios portuarios que en ellas les presten. Las naves pesqueras, buques factorías y las de carga que transporten productos del mar deberán ajustarse en todo lo que corresponda a las normas, instrucciones y autorizaciones impartidas por la Subsecretaría de Pesca y el Servicio Nacional de Pesca.

En un tercer aspecto, que estimamos relevante señalar, lo encontramos en los aspectos indicados en la Misión que debe desarrollar el Servicio de Aduana en el cumplimiento de sus objetivos institucionales, que prescribe

 El Servicio Nacional de Aduanas cumple funciones claves para el desarrollo del país, teniendo un rol preponderante en materia de comercio exterior, especialmente, en la facilitación y agilización de las operaciones de importación y exportación, a través de la simplificación de trámites y procesos aduaneros.

Hacemos especial hincapié, en el aspecto de facilitación y agilización de las operaciones que fiscaliza, como también prestar una simplificación en los trámites y procesos que desarrolla.

Teniendo los aspectos señalados precedentemente, como eje del desarrollo del comercio exterior que realiza e impulsa nuestro país, sobre todo, en una economía globalizada, estimamos precisar algunas consideraciones que nos parecen relevantes en la operación de las naves pesqueras extranjeras en Punta Arenas y Puerto Williams.

II.- Problemas que se detectan en la operación de las naves internacionales que efectúan operaciones de pesca en aguas internacionales, que recalan en el Puerto de Punta Arenas.

Durante el año 2009 llegan las primeras compañías extranjeras a operar en nuestro puerto, en razón de ello, se va adecuando la legislación y los procedimientos aduaneros para dar cumplimiento a dicha actividad económica, dictándose para ese efecto resoluciones por parte del Director Regional de Aduana.

Con el correr del tiempo, comienza a cambiar la jurisprudencia administrativa de este servicio, respecto de las mercancías en tránsito de dichas naves, que califican en el concepto de pertrechos de la nave o rancho de naves.

De allí que se hizo necesario definir qué se entiende por Rancho Stock de la nave, señalando el servicio una lista taxativa de productos y elementos, que con el tiempo se ha ido complementando a través de distintas resoluciones emanadas por la Dirección Nacional de Aduana.

Ahora bien, en la práctica, como agencia naviera que presta servicios a estas naves, hemos definido una metodología de diferenciar las cargas secas y las cargas congeladas que se destinan a estas embarcaciones, verificando que la operación de las cargas congeladas (almacén extra portuario (EPA) no cuenta con frigorífico) no se encontraba regulada una excepción por el Servicio de Aduana, por lo cual, se hace necesario dictar una resolución provisional para enfrentar la forma y condiciones en que se debe operar. Situación que cambia abruptamente, cuando la Dirección Regional de Magallanes establece que la autorización para las mercancías de Rancho Stock, deben ser otorgadas por una resolución que debe emanar de la Dirección Nacional de Aduana, generando esta decisión, como resultado una serie de problemas entre los cuales se puede señalar:

a.- Concentra la decisión de cada operación en el nivel central del servicio.

b.- El proceso para autorizar la operación de cada nave, producto de lo anterior, produce un retraso, que de ser de 5 días hábiles, cuando lo autorizaba la Dirección Regional, pasa a ser de hasta 35 días corridos cuando pasa a ser competencia del Director Nacional del servicio.

c.- Producto del retraso antes señalado, consecuentemente se producen costos extras para los armadores y dueños de las naves, fundamentalmente en lo relativo a la sobre estadía de contendores, el pago de electricidad, el monitoreo y el almacenaje de contenedores.

Lo señalado, ha implicado directamente, que varias compañías navieras extranjeras, ante el aumento sustancial de sus costos operacionales en nuestro país, han decidido no utilizar el puerto de Punta Arenas para sus operaciones de recalaje y aprovisionamiento, volviendo al puerto de Montevideo o sus países de origen, con la consecuente pérdida en nuestro país, fundamentalmente en la mano de obra nacional que se emplea, transportistas entre otros agentes de comercio.

Un segundo aspecto, de especial relevancia, que se requiere definir y establecer procedimientos precisos y claros, dice relación con el concepto de Almacén Particular de Importación, que se encuentra tratado en el Oficio N° 23 de fecha 18 de enero de 2021 de la Dirección Regional de Aduana de Magallanes, en cuyo documento se expresa que es una medida excepcional de carácter transitoria.

Del análisis que hemos realizado a esta solución excepcional y transitoria, el citado documento nos merece indicar los siguientes reparos:

a.- Estímanos, que se erra al definir estas mercancías como Almacén Particular de Importación, toda vez que estamos en presencia de mercancías que se encentran en **tránsito en nuestro país,** en atención que la comida, pertrechos y aprovisionamiento de estas naves, para operar su actividad económica, llega desde el exterior, pero su destinación final es para dichas naves, no ingresan a nuestro país, luego no se puede aplicar el concepto de importación. De allí que de su análisis se comprende que son operaciones totalmente diferentes a las que se les pretende aplicar una misma normativa, que es imposible conciliar en la práctica operacional.

b.- El Oficio 23 antes individualizado, indica que, como medida excepcional los operadores del sistema debemos tramitar una Declaración de Almacén Particular de Importación, DAPI, para lo cual se nos exige presentar un BL, documentos que, como Agencia Naviera no podemos elaborar, puesto que para confeccionar este documento es necesario tener un puerto de origen y un puerto de destino, un contrato de flete y un seguro asociado a lo transportado, que no concurre en la especie del problema señalado, como indicamos, aplicar esta normativa no se ajusta a mercancías que se encuentran en Tránsito.

En consecuencia, de acuerdo a lo indicado en nuestra presentación, solicitamos a ustedes, en su calidad de Organismo competente en esta materia, se sirvan acoger las alegaciones y puntos de vista aquí vertidos, para definir los procedimientos a aplicar, como asimismo, como operadores del sistema en nuestro país, representamos que estamos llanos y dispuestos trabajar junto con vuestro servicio, con el fin de coadyuvar en la concreción de una legislación eficiente y eficaz en esta materia, que sea acorde a la naturaleza y especificidad de las operaciones de este tipo de naves, teniendo en cuenta, sólo se aplican en nuestra zona geográfica, por lo cual se hace necesario la dictación de normas que reflejen esta excepcionalidad, como lo reconoce expresamente el DL 825 en su artículo 36 inciso final, en relación al régimen tributario de las naves extranjeras.